



# PROTOKOLL

## ÖFFENTLICHE INFORMATIONSVERANSTALTUNG: NEUBAU FUSSGÄNGERBRÜCKE BARGFREDESTRASSE

Datum: 06.07.2022

Zeit: 18:00 - 20:00 Uhr

Ort: Stadteilschule Blankenese, Frahmstraße 15a

---

Am 6. September 2022 findet in der Mensa der Stadteilschule Blankenese eine öffentliche Informationsveranstaltung zum Neubau der Fußgängerbrücke Bargfredestraße des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) statt. Die Bauarbeiten sollen Ende des Jahres 2023 beginnen und Ende 2024 abgeschlossen sein. Im Rahmen der Veranstaltung werden die Planung sowie die Phasen des Bauablaufes durch Vertreter:innen des LSBG vorgestellt. Daraufhin werden Rückfragen insbesondere zur bisherigen Fußgängerbrücke, zur neuen Fußgängerbrücke sowie zur geplanten Baudurchführung gestellt.

Nach der offiziellen Begrüßung sowie der Erläuterung des Ablaufs der Veranstaltung durch Herrn Starke von der steg Hamburg mbH, stellen sich Herr Böke und Frau Algermissen vom LSBG vor. Anschließend erläutern sie die Planung anhand einer Präsentation. Herr Starke moderiert durch die Veranstaltung. Die Veranstaltung wird von etwa 30 Gästen besucht, wovon die Mehrheit in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerbrücke wohnt und von den Bauarbeiten betroffen sein wird.

### Rückfragen

#### Fragen / Hinweise zur bisherigen Fußgängerbrücke

- Aus dem Kreis der Anwesenden wird darauf verwiesen, dass die jetzige Fußgängerbrücke zumindest von Schülern nicht genutzt werde. Grundsätzlich wird daher **hinterfragt, ob es an diesem Standort überhaupt einer neuen Fußgängerbrücke bedarf**. Es wird nach den Verantwortlichkeiten bezüglich der Entscheidung zum Neubau einer neuen Fußgängerbrücke gefragt. Herr Böke argumentiert den Neubau mit den bereits benannten gravierenden Mängeln, die an der bestehenden Fußgängerbrücke festgestellt worden seien. Insbesondere Rost sowie feuchte Betonelemente würden den Neubau erfordern, wie das Gutachten der Brückenprüfung für das Bauwerk ergeben hat. Die zuständigen politischen Gremien (Bezirk und Verkehrsbehörde) hätten sich in der Folge gegen den reinen Wegfall und für einen Neubau der Fußgängerbrücke an diesem Standort entschieden. Zudem gäbe es, so Herr Böke, durchaus Bedarf an einer neuen Fußgängerbrücke, wie durch Hinweise von Anwohnern bei anderen Gelegenheiten deutlich wurde.

- Ein Teilnehmer fragt, ob das entsprechende **Gutachten öffentlich zugänglich** sei, ein anderer hinterfragt, warum keine Sanierung der Brücke infrage komme. Herr Böke verweist auf die Sachverständigen, die im Rahmen des Gutachtens den Zustand der Fußgängerbrücke geprüft hätten und zu dem Ergebnis gekommen seien, dass eine Sanierung aufgrund der erheblichen Mängel sowie des Bauwerksalters nicht zielführend sei. Zu den im Gutachten festgestellten Mängeln würden insbesondere starker Rost an den Tragwerksteilen, Abrostung der Stufen und komplette Durchfeuchtung des Betons zählen. Auf den Hinweis eines Teilnehmers, man könnte ja auch Betonsanierung betreiben, entgegnete Herr Böke, dass eine Betonsanierung der relativ kleinen Einzelfundamente nicht zielführend sei. In Bezug auf einen weiteren Hinweis, dass eine Instandsetzung der Einzelbauteile und Wiederaufbau der Brücke nachhaltiger wäre, antwortet Herr Böke, dass ein Abbau der Brücke, Auseinandernehmen und Instandhalten der Einzelbauteile sowie eine Verstärkung der geschädigten Elemente aufgrund der Kleinteiligkeit eine Verlängerung der Bauzeit bedinge und nicht unbedingt nachhaltiger sei.
- Ein Veranstaltungsteilnehmer bemerkt, welche **Haltbarkeit eine sanierte Fußgänger-treppe** anschließend aufweise, sei ebenfalls fraglich.
- Auf die Frage einiger Teilnehmer, ob das Gutachten zur Bauwerksprüfung veröffentlicht werden könne, antwortete Herr Böke, dass er dies prüfen werde, aber nicht zusagen könne, da unter anderem Datenschutzbelange zu berücksichtigen seien.
- Die nächste Frage bezieht sich auf die Länge des – bei einem **Wegfall der Brücke errechneten – Umwegs** (450 Meter) zur Querung der Gleisanlage. Dieser wurde, so Herr Böke, von der Bargfredestraße über die Hasenhöhe und Simrockstraße vermessen. Dabei handle es sich um einen groben Richtwert. Die Länge der Zuwegung zur Baustelle hingegen sei von einem Vermessungsteam erfasst worden. Ein Anwohner bemerkt, dass der Umweg von der S-Bahnstation Blankenese aus, zu dem es käme, wenn keine neue Brücke gebaut wird, nur 1,2 min Fußweg mehr in Anspruch nähme, als der Weg direkt über die Fußgängerbrücke. Er plädiert daher für den Abriss der Fußgängerbrücke ohne Ersatzbau. Herr Böke verweist darauf, dass für die Messung an beiden Enden der jetzigen Brücke angesetzt worden sei, da davon auszugehen sei, dass Bewohner ihren Weg über die Bargfredestraße fortsetzen möchten. Er wiederholt, dass der Bau der neuen Fußgängerbrücke auf einer politischen Entscheidung beruhe und dem LSBG lediglich die Funktion des Auftragnehmers obliegt.

#### Fragen / Hinweise zur neuen Fußgängerbrücke

- Ein Teilnehmer geht auf die nicht geplante **Barrierefreiheit der neuen Fußgängerbrücke** ein und hinterfragt ebenfalls grundsätzlich den Bau einer neuen Fußgängerbrücke. Diese sei seiner Meinung nach nur dann sinnvoll, wenn sie auch barrierefrei sei. Im Planungsstand der Vorzugsvariante müssten beispielsweise Rollstuhlfahrer einen Umweg nehmen, um auf die andere Seite der Bahngleise zu gelangen. Herr Böke verweist erneut darauf,

dass der Neubau der Fußgängerbrücke auf einer politischen Entscheidung beruhe. Eine barrierefreie Variante der Brücke im Zuge der Planung als Variante, wie in der Präsentation dargestellt, sei berücksichtigt, jedoch wieder verworfen worden. Der Neubau der Gehwegbrücke sei durch die politischen Gremien (Bezirk und Verkehrsbehörde) zum Erhalt des öffentlichen Gehweges als erforderlich eingestuft worden. Dies wurde vor der Beauftragung des LSBG geklärt und wird daher vom LSBG nicht erneut hinterfragt. Der Projektauftrag ist die Realisierung (Umsetzung) des Abrisses und Neubaus des Brückenbauwerkes.

- Ein Teilnehmer fragt, ob für die zukünftige neue Fußgängerbrücke **regelmäßige Prüfungen** vorgesehen seien. Bei der alten Fußgängerbrücke hätte es diese nicht gegeben, was ihren Verfall begründe. Andere Teilnehmer stimmen dem zu und verweisen ebenfalls auf eine ungenügende Unterhaltung der Brücke, beispielsweise sei durch das Streuen von Streusalz im Winter das Bauwerk der Fußgängerbrücke stark angegriffen worden. Herr Böke antwortet, dass für die bestehende Fußgängerbrücke regelmäßige Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 durchgeführt worden seien – alle sechs Jahre eine Hauptprüfung und dazwischen eine einfache Prüfung zur Überprüfung des Schadensbildes. Dies werde auch bei der neuen Brücke erfolgen. Grundsätzlich wird die neue Brücke für eine Standdauer von mindestens 70 Jahren geplant. Den Hinweis, dass auf der Brücke im Winter mit Salz gestreut werde, bezweifelt Herr Böke, da das Streuen von Salz in den öffentlichen Wegen seit geraumer Zeit nur in Ausnahmeflächen erlaubt sei. Die Gehwegunterhaltung sei in der Zuständigkeit der Bezirksamtes Altona. Den Hinweis der Teilnehmer auf den Einsatz von Salz werde Herr Böke jedoch gern an die zuständige Wegeaufsicht des Bezirkes weiterleiten.
- Ein Teilnehmer erfragt, welche **Argumente gegen eine Unterführung anstelle einer neuen Fußgängerbrücke** sprechen. Herr Böke verweist auf die günstigeren Baukosten einer Fußgängerbrücke. Während diese bei der geplanten Fußgängerbrücke bei etwa 1,1 Mio. Euro lägen, würden für den Bau einer Unterführung etwa 7,5 Mio. Euro Baukosten anfallen. In diesem Zusammenhang verweist Herr Böke darauf, dass für einen barrierefreien Bau der neuen Fußgängerbrücke das dreifache der Baukosten anfallen würde. Zudem erläutert Herr Böke die Länge einer möglichen Unterführung, die aufgrund einer langen Rampe zur Überwindung der Steigung deutlich mehr Raum in Anspruch nehmen würde. Zudem sei in Unterführungen, die sich zwischen Kleingärten oder ähnlichen befänden, das persönliche Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität im Tunnel gering. Aufgrund der häufigen Verschmutzung und eventuelle Nutzung als Lagerstelle wäre die laufende Unterhaltung aufwendiger. Zudem würde ein Tunnelbauwerk die Bauzeit wesentlich verlängern. Ein Teilnehmer merkt an, dass auch unter der Fußgängerbrücke viel Müll herumliege.
- Ein weiterer Teilnehmer möchte wissen, ob beim insgesamt acht Meter längeren Neubau der Fußgängerbrücke ebenfalls die **Beleuchtung entsprechend angepasst** wird. Herr Böke verweist auf die Zuständigkeit der für öffentliche Beleuchtung zuständigen Stelle.



Die Sicherheit der Nutzung werden auch in Zukunft gesichert sein. Ein anderer Teilnehmer äußert in diesem Kontext Bedenken, dass bei einer erweiterten Beleuchtung der neuen Fußgängertreppe durch neu aufgestellte Laternen womöglich auch vermehrt Licht in die Wohnungen der angrenzenden Häuser fallen würde. Herr Böke verweist darauf, dass die Bereiche, in die eine neue längere Brücke hineinragen würde, bereits heute beleuchtet seien. Er werde darüber aber erneut mit der für öffentliche Beleuchtung zuständigen Stelle in einen Austausch gehen.

- Ein Teilnehmer erläutert, dass aus seiner Sicht das Treppenmaß der jetzigen Treppe zu gering sei und deren Begehbarkeit erschwere. Auf seine Nachfrage, ob das **Stufenmaß der zukünftigen Treppenstufen** ähnlich oder geringer als bei der jetzigen Fußgängertreppe ausfallen werden, verweist Herr Böke auf neue Regelwerke und versichert, dass die neuen Treppenstufen nicht so steil und damit besser begehbar sein würden.
- In diesem Zusammenhang wird von Teilnehmenden erfragt, ob bei einer niedrigeren Steigung der neuen Fußgängertreppe die Möglichkeit bestehe, neben der Spur für Fahrräder eine zweite Spur einzurichten, sodass auch **Eltern mit Kinderwagen oder ggf. Rollstuhlfahrer** die Brücke nutzen könnten. Herr Böke verneint und verweist auf Sicherheitsrisiken einer solchen Spur bei einem hohen Gefälle. Eine Spur für das Hinauf- und Hinunterschleppen von Fahrrädern sei hingegen vorgesehen.
- Ein Teilnehmer verweist darauf, dass die Darstellung der geplanten Brückenansicht auf dem ausgeteilten Infoblatt der Veranstaltung nicht dem aktuellen, vorgestellten Stand der Planung entspreche. Herr Böke sowie Herr Starke entschuldigen dies und verweisen auf eine aktuelle Version, die zukünftig auf der Website zu finden sei.
- Ein Teilnehmer fragt, ob auch der Bau einer **niedrigeren Fußgängerbrücke** in Betracht gezogen wurde. Herr Böke verweist auf das einzuhaltende Lichtraumprofil der Hamburger S-Bahn, welches in der Planung berücksichtigt worden sei. Eine niedrigere Brücke könne zur Aufrechterhaltung des S-Bahnverkehrs nicht realisiert werden.

#### Fragen / Hinweise zur Baudurchführung

- Ein Teilnehmer möchte gern weitere **Informationen zur Zuwegung der Baustelle**. Herr Böke verweist darauf, dass für den Mobilkran und Transportfahrzeuge eine erforderliche Breite von vier Metern erforderlich sei. Die Zuwegung zur Baustelleneinrichtungsfläche werde durch Freimachen des öffentlichen Weges gewährleistet, die Zuwegung diene zur Anfahrt der Baufahrzeuge. Es sei geplant, Kleingartenparzellen für die Kranstellung anzumieten. Diese Baustelleneinrichtungsfläche werde zur Bauzeit abgesperrt. Die Zuwegung sei von den Anliegern auch zur Bauzeit weiterhin nutzbar, der Brückenübergang werde in der Bauzeit voll gesperrt.

- Ein weiterer Teilnehmer möchte in diesem Zusammenhang wissen, was mit den **Bäumen auf der rechten Straßenseite der Hasenhöhe** geschehe. Herr Böke erläutert, dass insgesamt sieben Bäume identifiziert worden seien, die durch die Bautätigkeit betroffen sein könnten. Diese Bäume werden zurzeit gutachterlich bewertet. Es werde in der weiteren Planung geklärt, ob diese Bäume entweder gekürzt oder gerodet und durch Baumersatzleistungen ausgeglichen werden müssten.
- Von einigen Teilnehmenden wird **Unverständnis dafür geäußert, dass für die Durchführung der Baumaßnahme kein Schienenersatzverkehr durch Busse eingerichtet werde**, sondern die Gleise zu mehreren Zeiten mithilfe sogenannter Wegesperrzeiten gesperrt werden müssten. Dies würde ihrer Meinung nach die Bauzeit unnötig verlängern. Hinterfragt wird in diesem Zusammenhang die angegebene hohe Frequentierung des Streckenabschnittes, die eine gesamte Sperrung angeblich verhindern würde. Herr Böke verweist auf die DB, die hier nur kurze Wegesperrzeiten zulassen würde. Der LSBG habe auf diese Entscheidung keinen Einfluss. Die Entscheidung, ob ein Schienenersatzverkehr infrage komme, könne nur die DB AG treffen. Herr Böke werde diesen Punkt aber erneut in Gesprächen mit der DB AG anbringen, verweist gleichzeitig aber auf die Genehmigungsverfahren für die Einrichtung von Sperrzeiten der DB. Ein Schienenersatzverkehr belaste allerdings auch die Passagiere. Inwiefern dies also die bessere Alternative sei, bliebe fraglich.
- Ein weiterer Teilnehmer fragt, **warum als Baukran nicht ein Gleisfahrzeug genutzt werde**, da hierdurch keine Grundstücke für einen externen Baukran in Anspruch genommen werden müssten. Herr Böke verweist auf die geringe Verfügbarkeit dieser Gleisfahrzeuge. Zudem wären erhöhte Gleisperrzeiten erforderlich, da diese Geräte eingeleist und zur Baustelle gebracht werden müssten. Die FHH habe keinen Einfluss auf die Geräte der DB AG und diese seien durch die Baumaßnahmen der DB AG stark ausgelastet. Zudem sei dies auch schwieriger mit der DB AG abzustimmen. Ein Teilnehmer merkt an, dass Ansprechpartner der DB AG an der Informationsveranstaltung hätten teilnehmen sollen, um diese Art von Fragen zu beantworten.
- Ein weiterer Teilnehmer möchte wissen, ob sich die Bauzeit – bei **zeitgleicher Durchführung von Baumaßnahmen anderer Planungsakteure** (z.B. Stromnetz Hamburg) – verlängern würde. Herr Böke erläutert, dass ein Jahr Bauzeit ausreichen würde, sodass auch andere Akteure zeitgleich Maßnahmen in dem Bereich durchführen könnten. Die Belange anderer sei abgefragt worden und der LSBG sei in Abstimmung mit Stromnetz Hamburg, ob die Brückenbaumaßnahme auch für den Leitungsausbau Dritter genutzt werden könnte. Da die Brückenbaumaßnahme jedoch keinen Eingriff in den Boden vorsehe, werde der LSBG sich weiterhin abstimmen, wie die Maßnahmen koordiniert werden können. Die Detailplanung hierfür sei noch nicht erfolgt. Unabhängig davon sei es laut ihm aber immer möglich, dass sich Bauzeiten von Bauvorhaben verlängern, insbesondere auch angesichts der momentanen Krise.



- Ein Teilnehmer fragt, welche **Grundstücke** für die Baustelleneinrichtung benötigt werden und welche **Entschädigungen für betroffene Anwohner/Eigentümer** gezahlt würden. Herr Böke erwidert, dass es hierzu bereits Gespräche mit dem Bahnverein gäbe, in dessen Besitz die Nutzungsrechte lägen. Die Abstimmung mit den Kleingartenpächtern würde zuerst vereinsintern über den Vereinsvorsitzenden erfolgen. Hier würden auch Fragen über mögliche Entschädigungsleistungen geklärt. Der LSBG befinde sich über die Firma Gladigau als Vertreter der LIG in Abstimmungsgesprächen mit dem Kleingartenverein und den betroffenen Parzellenpächtern. Die Abstimmung sei angelaufen. Die endgültigen Verträge würden durch die Firma Gladigau geschlossen. Die Nachfrage eines Teilnehmers, ob bereits Klagen gegen das Vorhaben vorlägen, verneint Herr Böke.
- Ein weiterer Teilnehmer möchte wissen, ob **die Hauseigentümer der betroffenen Grundstücke bereits informiert wurden**; insbesondere auch bzgl. des Umgangs mit den auf ihren Grundstücken stehenden Bäumen. Herr Böke erläutert, dass die Bäume grundsätzlich erst untersucht werden, um festzustellen welche Bäume gekürzt oder ggfls. gerodet werden müssten. Erst dann würden die Gespräche mit den jeweiligen Hauseigentümern geführt werden.
- Ein Anwohner verweist in diesem Zusammenhang auf seinen **Carport**, der – mit behördlicher Genehmigung – ein paar Zentimeter auf städtischem Grund hätte errichtet werden dürfen. Er möchte nun wissen, was mit diesem geschehe. Herr Böke bietet einen bilateralen Austausch dazu an.

Herr Starke bedankt sich bei allen Gästen für die rege und konstruktive Diskussion sowie bei den Vertretern des LSBG für die anschauliche Präsentation. Abschließend werden Feedbackbögen des LSBG verteilt.

steg Hamburg mbH

13.09.2022